



# *RFB POSITION PAPER*



**ROAD FEDERATION BELGIUM**

# RFB POSITION PAPER

## 1. Inleiding

Road Federation Belgium (RFB) is een vereniging zonder winstoogmerk (vzw), met als doel het organiseren, ontwikkelen, bevorderen, ondersteunen en verdedigen met alle nodige middelen van elke actie ten gunste van de weg, de weggebruikers en het wegverkeer.

Volgens de RFB beschouwt de burger de mobiliteit als een fundamentele uitdrukking van zijn individuele vrijheid. Deze vraag naar mobiliteit brengt spijtig genoeg ook grote maatschappelijke uitdagingen met zich mee op vlak van veiligheid, vloedigheid van het verkeer en impact op het milieu.

Het Belgisch wegnennet verzekert 77,7% (in « passagiers-km ») van het personenvervoer (zonder het gebruik ervan door busreizigers, sommige trams en fietsers mee te rekenen)<sup>1</sup>. Het draagt ook 73,3% (in « ton-km ») van het goederenvervoer<sup>2</sup>. Zelfs als we rekening houden met een sterke ontwikkeling van de andere transportmiddelen (spoor, water, openbaar vervoer), zou de evolutie van de vraag naar wegvervoer, in het bijzonder van goederen, een belangrijke stijging moeten kennen tussen vandaag en 2030<sup>3</sup>. Ook al worden multimodaal goederenvervoer en milieuvriendelijke verplaatsingen (per fiets, te voet) aangemoedigd, ook door onze federatie, toch zal het wegvervoer zich verder uitbreiden en dit in het bijzonder voor het goederenvervoer.

Het antwoord op deze uitdagingen bestaat niet uitsluitend uit de bouw van nieuwe infrastructuur maar eerder uit een zo goed mogelijk gebruik en een regelmatig onderhoud van het bestaande net. Zo hebben de twee winters van 2009 tot 2011 de onderfinanciering van het onderhoud van de wegen in ons land aangetoond en tevens de positie van België bevestigd onder de zwakkere Europese landen wat de kwaliteit van de wegen<sup>4</sup> betreft.

Daarnaast eindigen te veel verplaatsingen over de weg in ongevallen en dit ondanks de talrijke inspanningen, onder impuls van onder andere de Europese Unie. Daar de weginfrastructuur gedeeltelijk of volledig aan de basis ligt in een derde van deze gevallen<sup>5</sup>, moedigt onze federatie aan om het ontwerp van sommige wegen te verbeteren.

---

<sup>1</sup> European Union Road Federation : European Road Statistics 2010, ERF, Brussel, juli 2010.

<sup>2</sup> Febiac : Data Digest – Editie 2008, Febiac, Brussel, 2008

<sup>3</sup> Federaal Planbureau: Vooruitzichten van de transportaanvraag in België tegen 2030, Federaal Planbureau, Brussel, 2012.

[http://www.plan.be/admin/uploaded/201209171118270.For\\_Transport\\_1230\\_10201\\_N.pdf](http://www.plan.be/admin/uploaded/201209171118270.For_Transport_1230_10201_N.pdf)

<sup>4</sup> Conférence Européenne des Directeurs des Routes : Le sondage des usagers de la route européens 2006 (SURE), CEDR, Paris-La Défense, décembre 2006.

<sup>5</sup> C. Van Rooten : Belang van de infrastructurele maatregelen, Staten-generaal van de verkeersveiligheid, Brussel, 2011.

[http://www.cfsr.be/Slides/SGVV\\_EGSR\\_%20Claude%20Van%20Rooten.pdf](http://www.cfsr.be/Slides/SGVV_EGSR_%20Claude%20Van%20Rooten.pdf)

Om tot deze doelstellingen te komen is een politieke bereidheid nodig met aangepaste budgetten. Deze politieke bereidwilligheid moet onder andere periodieke en onafhankelijke evaluaties ondergaan met respect voor de normen, principes en gebruiken.



In deze « Position Paper », heeft Road Federation Belgium verschillende prioritaire domeinen bepaald waarop haar inspanningen zich in de komende maanden en jaren zullen concentreren. De bevindingen en de wensen van de RFB worden in de verschillende hoofdstukken van dit beleidsdocument uitgedrukt.

## 2. Uitdagingen van duurzame mobiliteit

### a. Ontwikkeling van het wegennetwerk

***Daar alle vooruitzichten wijzen op een toename van het wegverkeer, pleit Road Federation Belgium voor het bouwen van belangrijke ontbrekende schakels en voor de verbetering van sommige verkeersassen, voornamelijk in de buurt van de grote agglomeraties.***

België heeft een van de dichtste wegennetten ter wereld. Helaas werden bij de ontwikkeling van dit wegennet niet altijd de oorspronkelijke plannen voltooid waardoor de continuïteit in het gedrang komt of de aansluiting tussen de verschillende niveaus van wegen niet optimaal verloopt. Bovendien heeft het verkeer, zowel van goederen als van personen, een enorme ontwikkeling gekend en is het wegennet er vaak niet meer aan aangepast. Road Federation Belgium pleit er daarom voor om de ontbrekende schakels in het wegennet - de “missing links” - te realiseren. Voltooiën of vervolmaken, omringen, verbinden, ontsluiten, daar gaat het over. De lijst met “missing links” wordt door Road Federation Belgium regelmatig geactualiseerd en verspreid.<sup>6 7</sup>

De prioritaire ontbrekende schakels zijn in de streken zonder alternatieven voor het goederentransport en met een hoge verkeerscongestie.

De ringwegen rond de grote steden (Brussel, Antwerpen,...) kunnen ontlast worden door alternatieve routes te voorzien. Vaak bestaan die al maar vragen ze om een aanpassing of een opwaardering om de nieuwe functie te vervullen. Over de problematiek van de Brusselse Ring werd door Road Federation Belgium een brochure uitgegeven met een reeks voorstellen voor alternatieve reiswegen die het fileprobleem op de Ring om Brussel helpen in te perken.<sup>8</sup>

Ook vele kleinere stads- en dorpskernen vragen om het doorgaand verkeer te weren door de aanleg van ring- of ontsluitingswegen.

De voorspellingen, namelijk van het planbureau<sup>9</sup> en van het Europees Witboek<sup>10</sup>, wijzen op een verhoging tot 30% van het vrachtwagenverkeer, dit zelfs wanneer ook de andere transportmodi, voornamelijk over het spoor en te water, substantieel zullen toenemen. Dit heeft tot gevolg dat er op sommige plaatsen onvermijdelijk nood zal zijn aan een verhoging van de capaciteit, dit om de toegankelijkheid tot onze economische centra te vrijwaren en om een goede betrouwbaarheid van de trajectduur te kunnen garanderen. Bottlenecks dienen in de eerste plaats te worden aangepakt omdat zij een impact hebben op het gehele achterliggende en onderliggende wegennet. Voor bepaalde autosnelwegen is het vandaag al duidelijk dat een bijkomende rijstrook de enige oplossing is om het mobiliteitsprobleem aan te pakken. Naast de verhoogde capaciteit kan op die manier ook een veiligere

---

<sup>6</sup> Road Federation Belgium: Missing Links – Hoeveer staan we, Brussel, 2007

<sup>7</sup> <http://www.rfbelgium.be>

<sup>8</sup> Y. Decoene : Alternatieven om de congestie in de omgeving van Brussel op te lossen, XXIe Belgisch Wegencongres, Gent, 2009.

<sup>9</sup> B. Hertveldt, B. Hoornaert, I. Mayers: Langetermijnvooruitzichten voor transport in België, Federaal Planbureau, Brussel, februari 2009.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm)

situatie gecreëerd worden m.b.t. de interactie tussen goederen- en personenverkeer op die autosnelwegen.

Uitbreiding van de huidige capaciteit is echter slechts zinvol als tegelijkertijd ook het bestaande wegennet in goede staat wordt gehouden. De kwaliteit van het wegdek, de signalisatie, de wegmarkeringen, de veiligheidsuitrusting en elektromechanische installaties moet ten alle tijde een aandachtspunt blijven voor de diverse wegbeheerders. Mobiliteit, verkeersveiligheid, comfort en milieu-impact hangen immers allemaal af van de goede staat en operationaliteit van de infrastructuur.

## **b. Multimodaliteit**

***Road Federation Belgium steunt een doeltreffend multimodaal transportsysteem op voorwaarde dat de nodige infrastructuur hiertoe, onder andere parkeerplaatsen, gerealiseerd zal worden, Hierbij dient men ook steeds rekening te houden dat het gebruik van de weg om diverse redenen belangrijk zal blijven in de toekomst.***

Road Federation Belgium neemt niet alleen de verdediging op zich van de weg en het wegverkeer maar wenst dit te doen in het brede kader van de mobiliteitsproblematiek van goederen en personen. In deze optiek pleit ze voor een gecoördineerde ontwikkeling van alle transportmodi om een optimale combinatie ervan toe te laten.

Om de positie van België als belangrijk Europees centrum van logistiek en distributie te vrijwaren is een goed uitgebouwd multimodaal vervoersysteem onontbeerlijk en dienen er nog heel wat knelpunten, veelal van infrastructuurle aard, opgelost te worden. De verschillende vervoerswijzen - waterwegen, spoor en de weg - hebben elk hun verdiensten. De plaats van vertrek, bestemming en afstand alsook de benodigde tijd bepalen in grote mate de meest geschikte uni- of multimodale modus. Het wegverkeer blijft hier steeds een belangrijke rol spelen, al was het maar om de goederen van hun plaats van oorsprong tot het schip of de trein te brengen of nadien tot bij hun einddoel.

In het personenvervoer wordt meestal over inter-modaliteit gesproken. De benadering is dezelfde als bij het goederenvervoer: afhankelijk van tijd en plaats dient de meest efficiënte combinatie van vervoersmiddelen gekozen te worden. Het openbaar vervoer - trein, tram, bus - alsook het voetgangers- en fietsverkeer spelen hier zeker een belangrijke rol. De wens om zo vlug en zo comfortabel mogelijk tot de plaats van het werk, de school, winkel of hobby te komen doet echter velen nog steeds kiezen voor de wagen. Voor anderen is het overigens een noodzaak om de vertrekplaats van trein, tram of bus te kunnen bereiken. Een groot heil ligt ongetwijfeld in de combinatie van auto en openbaar vervoer via park & ride installaties aan de rand van de grootsteden. De uitbouw van ruime en veilige parkings, hoogwaardige overstappunten en efficiënte stedelijke vervoersnetten met hoge frequentie zijn belangrijke factoren in het succes van deze formule.

## c. Personenverkeer

*Road Federation Belgium is voorstander van het gebruik van diverse transportmodi in de steden. Zo moedigt zij de aanleg van veilige fietspaden aan die op de gevaarlijke plaatsen gescheiden zijn van het autoverkeer. Zij is ook voor de realisatie van busbanen, maar uitsluitend daar waar een hoge busfrequentie en voldoende wegbreedte voorhanden zijn.*

*Op belangrijke assen kan de pechstrook op autosnelwegen aangewend worden om een vlotter verkeer toe te laten, op voorwaarde dat de draagkracht van deze pechstrook dit toelaat.*

## i. Stedelijk verkeer

Road Federation Belgium ijvert in de stadscentra en bebouwde kommen voor een politiek die niet tegen de auto gericht is maar die focust op de inter-modaliteit. De toegang tot de centra moet gevrijwaard blijven en in bepaalde gevallen zelfs worden verbeterd om een vloeiende verkeersstroom te behouden. Ook de parkingmogelijkheden dienen behouden te blijven waarbij het ondergronds parkeren de oplossing biedt tot een efficiënt en hoogwaardig gebruik van de bovengrondse ruimte.

Het “recht” op autoverkeer is daarom niet absoluut en tegelijkertijd dienen alle voorzieningen voor voetgangers- en fietsverkeer en voor openbaar vervoer verder ontwikkeld te worden, dit zowel op vlak van aanbod als van comfort. Dit geldt zowel voor de bestaande voorzieningen als voor de toekomstige zoals het Gewestelijk Expresnet GEN te Brussel waar, naar het voorbeeld van o.a. Parijs, een hoge frequentie van ritten dient te worden aangeboden.

Op het vlak van fietsvoorzieningen is er nog een lange weg te gaan om te voorzien in veilige aangepaste infrastructuur. Dit kan door hetzij de aanleg van vrijliggende fietspaden of gescheiden van het andere verkeer, hetzij door andere infrastructuuro oplossingen zoals zones 30, woonerven, speciale zones van gemengd verkeer (“shared space”)....

Bij de aanleg van busbanen in stedelijke omgeving dient er een voldoende hoge benuttinggraad en frequentie te zijn om te vermijden dat de ingenomen ruimte alleen voor bijkomende verkeersopstoppingen zorgt. Rijbanen en busbanen dienen voldoende breed te worden ontworpen. Smalle wegen beperken niet alleen de manoeuvreerruimte. Vaak worden ze ook onveilig en bovendien verminderen ze aanzienlijk de levensduur van de verharding, wat dan aanleiding geeft tot bijkomende onderhoudskosten.

De inter-modale oplossingen moeten ook onderling geoptimaliseerd zijn, zodat er naadloos van het ene op het andere vervoersysteem kan worden overgeschakeld.

Tot slot kan men vaststellen dat heel wat bedrijven en kantoren de grote steden verlaten om zich te vestigen in de nabije omgeving, vaak echter zonder de noodzakelijke verbindingen van openbaar vervoer. Op dat vlak is er zeker ruimte voor een verhoogd en klantgericht aanbod van openbaar vervoer om de bijkomende stromen van autoverkeer te beperken.

## ii. Interstedelijk verkeer - Hoofdwegen en autosnelwegen

Zoals in §2.a uiteengezet is er op bepaalde autosnelwegen nood aan capaciteitsuitbreiding en dienen bottlenecks in de eerste plaats te worden aangepakt. De inzet van de pechstrook als busbaan of nog beter, als spitsstrook is hier één van de mogelijkheden die verder kan toegepast worden. Dit vergt een aanpassing van de pechstrook op vlak van structuur en draagvermogen, alsook aangepaste signalisatie en wegmarkeringen en de aanleg van uitwijkhavens.

In de nabijheid van de steden dient verder werk gemaakt te worden van grote parkings met gemakkelijke en vlotte verbindingen met het openbaar vervoer. Vaak liggen die parkings nu te dicht bij het stadscentrum en hebben ze een onvoldoende capaciteit.

## d. Goederenverkeer

***Volgens Road Federation Belgium vraagt het goederentransport in de steden aanpassingen aangaande de configuratie en de vlotte doorstroming.***

***Op de grote assen dienen voldoende rijstroken beschikbaar te zijn voor een vlotte doorstroming van het vrachtwagenverkeer. De truckers moeten bovendien kunnen rekenen op voldoende en veilige parkeer- en rustmogelijkheden.***

## i. Stedelijk verkeer

Het goederentransport in de stad dient geoptimaliseerd te worden om de hinder aan omwonenden en aan de overige verkeersstromen maximaal te beperken. De mogelijkheden zijn hier:

- de inzet van kleinere voertuigen in sommige gevallen, bij voorbeeld in historische centra en smalle straten
- de coördinatie van laad- en lostijden, buiten de spitsuren of 's nachts indien mogelijk, en mits bijzonder aandacht om geluidshinder te beperken.

Road Federation Belgium pleit er wel voor om de infrastructuur in een aangepaste configuratie te behouden, met name op vlak van de breedte van de rijwegen en de manoeuvreerbaarheid op kruispunten en rotondes.



## ii. Interstedelijk verkeer - Hoofdwegen en autosnelwegen

Wij stellen vaak vast dat er nieuwe belangrijke verbindingswegen worden aangelegd met één rijstrook per rijrichting. Deze aanpak kan een goede doorstroming van het verkeer in de weg staan. Wij denken dat op belangrijke gewestwegen moet gestreefd worden naar minstens twee rijstroken per rijrichting, om filehinder te verminderen.

Door het inhaalverbod voor vrachtwagens op wegen met 2 x 2 rijstroken is het noodzakelijk om de weginfrastructuur in bepaalde zones op deze assen aan te passen. RFB is inderdaad van oordeel dat op lange wegvakken van deze autowegen elke 10 km een derde rijstrook zou voorzien moeten worden alsook op een aantal welbepaalde individuele plaatsen.<sup>11</sup>

Voor een optimaal goederentransport via waterwegen is het nodig dat er ook goede wegverbindingen aanwezig zijn met de verschillende havens in ons land. Dit is jammer genoeg niet overal het geval.

De mogelijkheid om grote hoeveelheden goederen te vervoeren met nieuwe supertrucks of monstertrucks, de European Modular Systems (EMS) waarvan de lengte 25,25 m kan bedragen en de lading 60 ton<sup>12</sup>, wordt momenteel in verschillende landen uitgetest. Road Federation Belgium is voorstander van deze testen, maar is zich ervan bewust dat de eventuele ontwikkeling van dit type vrachtwagens de aanpassing zal vragen van bepaalde wegen en bruggen.

Tot slot is er een groeiende behoefte aan kwaliteitsvolle en veilige parkeer- en rustplaatsen langsheen de autosnelwegen. De strenge regelgeving inzake rij- en rusttijden maakt het de vrachtwagenbestuurders moeilijk om op zoek te gaan naar een degelijke parking met voldoende plaats. Momenteel leidt dit tot overvolle parkings met onveilige verkeerssituaties. Vaak worden de chauffeurs dan nog geconfronteerd met gebrekkige of oncomfortabele sanitaire installaties en met een toenemend fenomeen van diefstal van lading of zelfs van de truck! De overheid heeft een belangrijke taak om ook in dit domein bijkomende capaciteit te creëren en het comfort en de veiligheid van de chauffeurs te garanderen.<sup>13</sup>



---

<sup>11</sup> Road Federation Belgium: Inhaalverbod voor vrachtwagens niet zonder aanpassingen van de wegen, Persbericht, 2006.

<sup>12</sup> W. Debauche : State of the art and prospective development of EMS in Europe, Transport Research Day 2011, University of Namur, Namur, 2011 <http://www.bivec-researchday2011.eu/file21.html>

<sup>13</sup> Road Federation Belgium : Meer plaatsen en veiligheid voor de vrachtwagens op de parkings van de autosnelwegen, Persbericht, 2011.



### 3. Veiligheid

#### a. Verkeersveiligheid

***Road Federation Belgium is van oordeel dat verkeersveiligheid een van de voornaamste doelstellingen moet zijn voor de wegbeheerders en dat deze bekommernis moet gepaard gaan met aangepaste budgetten en acties.***

Sedert tientallen jaren worden er inspanningen gedaan om het aantal ernstige ongevallen op onze wegen te verminderen en hiermee de aanbevelingen van de Europese Unie op te volgen. Voornamelijk dank zij maatregelen zoals opleiding en boetes (snelheidscamera's...) heeft men een sterke vermindering van het aantal doden en ernstige gewonden kunnen vaststellen<sup>14</sup>. Niettemin blijkt dat de doelstellingen niet volledig werden bereikt zodat de overheden aanbevelingen hebben opgesteld om het jaarlijks aantal doden nog met de helft te verminderen tussen 2011 en 2020. De acties behelzen onder andere het dragen van de veiligheidsgordel, snelheidsvermindering, het straffen van de bestuurders onder invloed van alcohol of drugs, maar ook voor de verbetering van de infrastructuur<sup>15</sup>.

Het is inderdaad zo dat in ongeveer 1/3 van de ernstige ongevallen de weginfrastructuur gedeeltelijk of volledig als oorzaak kan aangeduid worden<sup>16</sup>. Talrijke acties zijn mogelijk om de invloed van de infrastructuur op de ongevallen te verminderen. Het komt er niet enkel op aan om de kwaliteit van de verhardingen in stand te houden, voornamelijk qua wegligging en stroefheid, maar de weg moet voor de gebruiker ook duidelijk zijn (juist en beperkt aantal signalisatieborden), zichtbaar zijn (markeringen in goede staat, signalisatie en doeltreffende openbare verlichting) en vergevingsgezind zijn (ontbreken van of afstand en bescherming van hindernissen, zoals palen en bomen). Het gebruik van verkeersongevalstatistieken laat de overheden toe om de « zwarte punten » te bepalen en bijgevolg in te grijpen op die plaatsen waar de weg niet voldoet aan bovenstaande criteria.

Het is eveneens belangrijk dat de weggebruikers de functionaliteit van de weg « begrijpen », welke moet overeenstemmen met de aanwezigheid van de verschillende soorten gebruikers, met aangepaste en duidelijke snelheidsbeperkingen. In dit domein kan ook het gebruik van verkeersdrempels doeltreffend zijn maar hun aantal dient adequaat te zijn en ze moeten geplaatst worden in zones waar ze nuttig zijn.

Een belangrijk aantal van de verkeersslachtoffers behoort niet tot de groep van automobilisten of vrachtwagenchauffeurs. Dit is zeker het geval voor motorrijders, fietsers, voetgangers, en in het bijzonder kinderen en oudere personen. Speciale aandacht moet dan ook besteed worden aan de veiligheid van deze bevolkingsgroepen. Enkele aandachtspunten hierbij zijn de stroefheid van de wegmarkeringen, de aanleg van fietspaden, snelheidsbeperking in de buurt van scholen en administratieve gebouwen en aanduiding van de wachttijd voor voetgangers aan kruispunten met verkeerslichten. De vangrails en geleideconstructies, die mee zorgen voor een betere veiligheid,

---

<sup>14</sup> Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid : Sleutelcijfers verkeersveiligheid 2010, BIVV, Brussel, 2011.

<sup>15</sup> Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid : Aanbevelingen voor 20 prioritaire maatregelen, te nemen tijdens de periode 2011-2015, Staten-generaal van de verkeersveiligheid, Brussel, 2011. [www.fcvv.be/Slides/aanbevelingen\\_lowres.pdf](http://www.fcvv.be/Slides/aanbevelingen_lowres.pdf)

<sup>16</sup> C. Van Rooten : Belang van de infrastructurele maatregelen , Staten-genraal van de verkeersveiligheid, Brussel, 2011. [http://www.cfsr.be/Slides/SGVV\\_EGSR\\_%20Claude%20Van%20Rooten.pdf](http://www.cfsr.be/Slides/SGVV_EGSR_%20Claude%20Van%20Rooten.pdf)

moeten op verschillende plaatsen aangepast worden om dodelijke ongevallen met motorrijders te vermijden.

Al deze acties vragen bijzondere aandacht van de overheden en de wegbeheerders. Het is nodig dat zij als preventieve maatregel periodiek inspecties en veiligheidsaudits uitvoeren, waarbij zij zich kunnen inspireren op de aanbevelingen van de Europese Unie<sup>17</sup>.

## **b. Veiligheid op werven**

### ***Voor Road Federation Belgium is het nodig om preventieve maatregelen te nemen ter bescherming van de wegwerkers en voor de doeltreffende verkeersgeleiding van de weggebruikers.***

Van 2004 tot 2008 waren ongevallen op wegenwerven in België gemiddeld per jaar de oorzaak van 13 dodelijke slachtoffers binnen de 30 dagen na het ongeval en van 622 gekwetste personen<sup>18</sup>. Dit behelst het personeel op de werf, dat de nodige bescherming moet genieten, evenals de weggebruikers, die vlot en in alle veiligheid langs de werken moeten geleid worden en van wie verwacht wordt dat zij een aangepast rijgedrag vertonen. Om ernstige aanrijdingen te vermijden, vooral met vrachtwagens, nemen de autoriteiten maatregelen voor een doeltreffende signalisatie van de wegenwerken.

Naast de verplichting om beroep te doen op een « veiligheids- en gezondheidscoördinator voor tijdelijke of mobiele werven » is het nodig om preventieve maatregelen te nemen voor het veiligstellen van de weggebruikers en het werfpersoneel: voldoende zichtbaarheid van de werkkleding van de werknemers, bescherming indien ze werken in sleuven en het opstellen van een reglementair en efficiënt signalisatieplan.

Op wegen met veel verkeer zal de signalisatie slechts efficiënt zijn indien deze voldoende ver voorafgaand de werf is geplaatst, bij voorkeur 1500 m voor de start van de voorzienbare file. In veel gevallen is het geen overbodige luxe om een voorafgaande aankondiging van de werken te doen door middel van dynamische verkeersborden, de aanwezigheid van botsabsorbeerders, snelheidsmeters, alsook het dynamisch beheer van de signalisatie en de snelheidsbeperkingen in functie van de werfactiviteiten en de verkeersomstandigheden.

De signalisatie, zowel vertikaal als horizontaal, evenals de tijdelijke wegmarkeringen moeten het signalisatieplan respecteren, goed leesbaar zijn en regelmatig onderhouden en proper gemaakt worden. De zichtbaarheid van de tijdelijke wegmarkeringen moet ook 's nachts en bij regenval doeltreffend zijn.

De werven in gemeenten en steden moeten goed verlicht zijn en veiligheid bieden aan de fietsers, de voetgangers en personen met beperkte mobiliteit.

Te vaak stelt men vast dat er geen panelen zijn die het einde van de werken en de snelheidsbeperking aankondigen. En wanneer de wegenwerken beëindigd zijn, vergeten sommige aannemers een deel van de signalisatie en de gekleurde tijdelijke markeringen te verwijderen.

---

<sup>17</sup> Publicatieblad van de Europese Unie Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

<sup>18</sup> R. Jacobs, J.P. Van de Winckel, K. Redant: Veiligheid bij wegenwerken, Infobeurs "Signalisatie en welzijn op het werk bij wegen- en aanverwante werken", Provinciaal Veiligheidscomité Limburg, Hasselt, 2010.

## 4. Ontwerp, realisatie en beheer van de weginfrastructuur

### a. Opbrengsten en uitgaven

*Road Federation Belgium heeft steeds aangedrongen op de noodzaak om belangrijke inkomsten toe te kennen aan het onderhoud van de weginfrastructuur. Ingevolge de strenge winters van 2009 tot 2011 en de verergering van de schade, werden er eindelijk belangrijke middelen vrijgemaakt om het wegennet opnieuw in goede staat te brengen. Road Federation Belgium dringt erop aan dat deze inspanning niet tijdelijk zou zijn.*

#### **Inkomsten**

RFB heeft er steeds aangedrongen dat de politieke verantwoordelijken zouden omschakelen naar preventief wegenonderhoud. Om een voorzienbare ramp te vermijden, moet men een groter deel van de bijdragen van de automobilisten gebruiken (belasting op de voertuigen en brandstoffen, inschrijving) en het invoeren van een verantwoorde beheersmodule voor de beschikbare fondsen.

Er worden door de weggebruikers enorme sommen overgemaakt aan de verschillende besturen en administraties (federale overheid, gewesten, gemeentes) : waar het totaal bedrag 11,8 miljard euro bereikte in 2004, was dit 13,2 miljard in 2009 (zie tabel).

<i>Type inkomsten</i>	<b>2004</b>	<b>2009<sup>19</sup></b>
Accijnzen & brandstoftaksen	5.441	5.997
Diverse belastingen & bijdragen op verz. premies	1.433	2.127
BTW (op voertuigen, verzekeringen, accessoires)	4.603	4.185
Verkeersboetes	280	344
Solidariteitsbijdrage bedrijfswagen**		259
Diversen	46	319
<b>Totaal</b>	<b>11.803</b>	<b>13.231</b>
<b>Figuur 1 : Inkomsten Belgische wegen</b> (gebruik van de weg + bezit en gebruik van een voertuig)* (in miljoen 'EUR)		
* inningen van parkeerretributies, rechtstreeks of door een aangesteld bedrijf werden niet meegerekend		
** sedert 2006		

<sup>19</sup> Febiac : <http://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=NL>

## **Investerings en subsidies**

In 2005 werden de bruto investeringen in de weginfrastructuur van de 3 gewesten (investerings en onderhoud) geschat op 1.226 miljoen euro (10,4% van de verkeersinkomsten), hetzij 0,41 % van het BNP (bruto nationaal product), in 2009 bereikten ze 905 miljoen euro (6,9% van de verkeersinkomsten), hetzij slechts 0,35% van het BNP hoewel algemeen wordt aangenomen dat tenminste 1,5% van het BNP nodig is voor het onderhoud van de wegen.

Daarentegen stegen de subsidies ten voordele van de openbare vervoersmaatschappijen tot meer dan 4 miljard euro in 2005<sup>20</sup> en deze liepen op tot 4.258 miljoen euro in 2009.

	<b>2009</b>
NMBS	2.500
MIVB	528
De Lijn	850
TEC	380
<b>TOTAAL</b>	<b>4.258</b>
<b>Figuur 2 : Subsidies voor openbaar vervoer</b> (in miljoen euro)	

Er waren twee strenge winters nodig alvorens de politieke verantwoordelijken, zowel in het noorden als in het zuiden van het land, belangrijke middelen zouden aanwenden om beschadigde wegen te herstellen en een meer systematisch onderhoudsbeleid aan te vatten.

- In Wallonië zijn 575 werven gepland van 2010 tot 2015 voor een budget van 885 miljoen euro voor het gestructureerd net dat voortaan volledig door SOFICO zal beheerd worden.<sup>21</sup>
- In Vlaanderen werd voor 2010 een budget van 650 miljoen euro toegekend aan de gewestwegen. In 2011 werd 75 km autosnelwegen gerenoveerd en het ministerie voorziet de renovatie van 160 km autosnelwegen in 2012. Vlaanderen wenst dat haar primair wegennet tegen 2015 volledig zou gerenoveerd zijn en het gehele wegennet voor 2020.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> E. Crals & H. Matthijs: Geldstromen en verkeersstromen in het privaat- en openbaar vervoer, 2006.

<sup>21</sup> Equipment and Road Construction : Wallonië : Sofico wegenplan, bl.24-26, nr 255, 2010.

<sup>22</sup> [www.hildecrevits.be](http://www.hildecrevits.be)



De gevolgen van de onderfinanciering van de laatste jaren van het wegenonderhoud verplichten de politieke verantwoordelijken om drastische maatregelen te nemen om het Belgische wegennet te herstellen en te onderhouden<sup>23</sup>. Laat ons hopen dat dit geen tijdelijke maatregel zal zijn.

Road Federation Belgium dringt erop aan dat de toegekende middelen voortgezet worden voor het hoofdwegennet en dat bovendien het secundaire net (gewestelijk en gemeentelijk) niet vergeten zal worden bij het huidige en toekomstige onderhoud.

## b. Kwaliteit van de wegverhardingen

***Voor Road Federation Belgium is het voortaan mogelijk om duurzame, comfortabele en veilige wegen te realiseren, dit dank zij de technologische evoluties van de laatste jaren en door een betere evaluatie van de knelpunten verbonden aan wegenwerken .***

Spijtige vaststelling : volgens de enquête die in 2006 bij de gebruikers van de Europese wegen werd gehouden<sup>24</sup>, is België voorlaatste (13de op 14 landen) wat betreft de tevredenheidsgraad van de gebruikers met betrekking tot de kwaliteit van het wegoppervlak! Deze eigenschap is nochtans als zeer belangrijk ervaren door diezelfde gebruikers. Het bekomen resultaat is ongewijzigd gebleven ten opzichte van het vorig onderzoek van 2004.

Het gebrek aan toegekende middelen aan het onderhoud en de verouderde staat van een groot aantal wegen zijn grotendeels verantwoordelijk voor deze vaststelling. Inderdaad volstaan slechts enkele

---

<sup>23</sup> Road Federation Belgium : Kippenesten volop in de actualiteit, Persbericht, 2011.

<sup>24</sup> Conférence Européenne des Directeurs des Routes : Le sondage des usagers de la route européens 2006 (SURE), CEDR, Paris-La Défense, décembre 2006.

dagen met slechte weersomstandigheden (winter 2009-2010) om talrijke kippennesten en andere beschadigingen te zien verschijnen op de autowegen en straten in ons land.

Maar een weg zal enkel in een aanvaardbare staat blijven indien de nodige onderhoudswerken en herstellingen op tijd worden uitgevoerd. Deze werken mogen zich niet beperken tot het oplappen, maar moeten leiden tot een verlenging van de levensduur. Een visie op lange termijn draagt bij tot de kwaliteit van de verharding, zowel bij de aanleg als bij het onderhoud. Zoals later ook zal ter sprake komen in het hoofdstuk « Onderhoud en beheer », blijkt deze benadering ook voordelig te zijn voor de levenscyclus van de wegstructuur.

Dit resultaat kan slechts bekomen worden wanneer doordachte projecten op een professionele manier worden uitgevoerd. De volgende elementen spelen hierbij een belangrijke rol en verdienen dan ook bijzondere aandacht :

- het aanbestedingssysteem waarbij de prijs niet altijd de enige bepalende factor mag zijn voor toewijzing van de opdracht, maar waar ook de ervaring, referenties, organisatie en bestaan van een kwaliteitsplan moeten weerhouden worden als selectie- of toewijzingscriteria ;
- ervaring en vaardigheden van de projectontwerper;
- gebruik van kwaliteits-gecertificeerd materiaal( CE-BENOR-COPRO-... markering);
- de know-how en de organisatiekwaliteit van de aannemer, op alle niveaus van het bedrijf;
- controle en kwaliteitsgarantie, zowel van de bouwheer als van de aannemer;
- het totaalbeheer van de knelpunten te wijten aan het verkeer;
- regelmatige controle van de uitgevoerde werken door bevoegd personeel zoals de bouwheer, eventueel geholpen door externe instellingen;
- de constructieve samenwerking tussen bouwheer en aannemer.

### c. Minder hinder voor de gebruikers en de omwonenden

***Volgens Road Federation Belgium worden hinder en overlast verminderd door een goede organisatie van de werven op de openbare weg en een optimale communicatie met de gebruikers en de omwonenden.***

De werven op de openbare weg brengen altijd overlast met zich mee, zowel voor de gebruikers als voor de omwonenden. De maatschappij moet zich niettemin bewust zijn van hun noodzaak, evenals van de overlast die hieraan onvermijdelijk verbonden is. In bepaalde gevallen kunnen maatregelen voor de vermindering van de hinder een invloed hebben op de kwaliteit van het gerealiseerde werk.

Het is vanzelfsprekend dat er maatregelen moeten getroffen worden om deze overlast tot een minimum te beperken en tot een aanvaardbaar niveau te brengen EN DAT HIERBIJ MOET GEZORGD WORDEN VOOR HET BEHOUD VAN DE KWALITEIT VAN HET UIT TE VOEREN WERK. Verschillende middelen zijn hiervoor ter beschikking van de beheerders en aannemers:

- **Werken uitvoeren tijdens rustigere perioden** van het jaar en van de dag. Het sociaal aspect van de werknemers die tijdens de vakantieperiodes of 's nachts opgeroepen worden

mag verdeling van de taken en verantwoordelijkheden en in de maatregelen om de mobiliteit te vrijwaren niet verwaarloosd worden. Bovendien kan het nachtwerk de kwaliteit van de uitvoering op een negatieve manier beïnvloeden. Deze keuzes moeten voortaan voorbehouden worden voor grote werven, uitgevoerd op drukke verkeersassen waar er weinig of geen alternatieven zijn;

- **Uiterst zorgvuldig de coördinatie van de werken uitvoeren** tussen verschillende administratieniveaus en tussen de verschillende bouwheren. Overleg tussen gemeentes, provincies, gewesten, nutsmaatschappijen, enz. is dus absoluut noodzakelijk. Dit moet vermijden dat er teveel werven op hetzelfde moment plaatsvinden in een bepaalde regio, of dat op eenzelfde plaats jaar na jaar opeenvolgende werken worden uitgevoerd die men had kunnen combineren;
- **Invoeren van beheersmaatregelen en van een aangepaste signalisatie** teneinde een vlot verkeer te behouden;
- **De voorkeur geven aan aangepaste onderhoudstechnieken die rekening houden met de hoogdringendheid van de werken.**

Iedere maatregel moet bovendien op een duidelijke en efficiënte manier meegedeeld worden aan alle deelnemende partijen: het groot publiek, de andere beheersniveaus, de nutsmaatschappijen, de industrie, de handelaars, de gemeentediensten, enz.<sup>25</sup>

De gigantische reeks maatregelen die werden toegepast tijdens het structureel onderhoud van de Ring van Antwerpen en de communicatiecampagnes er rond, hebben aangetoond dat complexe werken van een dergelijke grote omvang kunnen gerealiseerd worden op een sociaal aanvaardbare manier.

Een ander voorbeeld: de Commissie voor de Coördinatie van de Werken, opgericht door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, levert grote vooruitgang op in het algemeen beheer van de werven, de verdeling van de taken en verantwoordelijkheden en in de maatregelen om de mobiliteit te vrijwaren.

#### d. Onderhoud en beheer

***Voor Road Federation Belgium moet het jaarlijks budget voor onderhoud van het wegennet 2 % van zijn patrimoniale waarde bereiken en dit gedurende verscheidene jaren, om vervolgens boven de 1,5 % gehandhaafd te blijven . Het is belangrijk om erkenning te geven van de besparingen die kunnen gerealiseerd worden bij een regelmatig en tijdig onderhoud. Anderzijds benadrukt Road Federation Belgium dat het wegtransport en de wegenbouwsector belangrijke factoren zijn voor de economie van ons land.***

België heeft het geluk om een land van internationaal verkeer en goederenvervoer te zijn. De meerwaarde die deze situatie oplevert, zou maximaal benut moeten worden. Op vlak van de weginfrastructuur zijn het echter vooral de nadelen die doorwegen. De acties van de openbare overheden moeten erop gericht zijn de negatieve impact te beheersen, in de eerste plaats de beschadigingen van het wegdek. Het gaat dan hoofdzakelijk om de problemen van scheurvorming door slijtage (wat evolueert naar netscheurvorming en naar het loskomen van het wegdek), om de langsvorming (spoorvorming), het verlies aan stroefheid en verzakkingen voor de bitumineuze verhardingen.

---

<sup>25</sup> Vlaams Instituut voor Mobiliteit: Draaiboek Minder Hinder, Diepenbeek.  
(<http://www.minderhinderplatform.be/minder-hinder-draaiboek>)

Het behoud van het bestaande wegenpatrimonium is een uitdaging op vlak van financiën, van uitvoerbaarheid en veiligheid. Het uiteindelijke doel van de onderhoudspolitiek van het wegennet kan in 4 opdrachten onderverdeeld worden:

- behoud van het wegenpatrimonium
- permanente garantie van de bruikbaarheid van het net,
- de verkeersveiligheid garanderen,
- gebruikers aangepaste diensten aanbieden aan hun behoeften.

Zoals aangehaald in het hoofdstuk « Opbrengsten en uitgaven », is er jaarlijks een onderhoudsbudget gelijk aan 1,5 % en zelfs 2 % van de patrimoniale waarde nodig voor het in goede staat houden van het wegennet. In België bevindt deze waarde zich onder de 1 % en daalde zelfs tot 0,35% in 2009!

De recente winteromstandigheden hebben weliswaar een hernieuwde aandacht teweeggebracht bij de politieke overheden van het land wat betreft het wegenonderhoud. Toch blijft het gebrek aan onderhoud van het Belgische wegennet zorgwekkend. Niet alleen het voortbestaan ervan wordt in gevaar gebracht maar ook de veiligheid van de gebruikers.

Een uitstekend uitgevoerd onderhoud is cruciaal voor de instandhouding van het net en het behoud van een dienstniveau voor de gebruikers.

De staat van de wegen is het onderwerp van maatregelen en regelmatige inspecties die door de wegbeheerders worden uitgevoerd. Hiervoor werden door de gewesten kwaliteitsindicatoren op punt gesteld, in het bijzonder voor de wegverhardingen. Op die manier hebben de gewesten de kwaliteit van het wegennet zeer nauwkeurig in kaart gebracht, wat hen toelaat om toekomstige onderhoudswerken aan het wegennet te plannen en de aard van de interventies te bepalen.

Een onderhoud bestaat uit verschillende activiteiten.

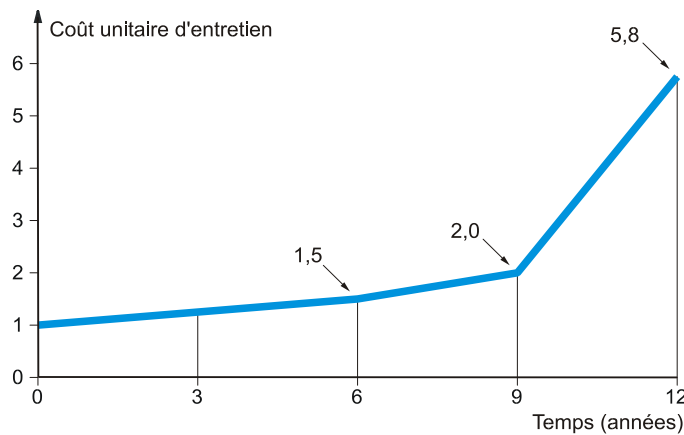
- Regelmatig en preventief onderhoud, winteronderhoud:
  - Regelmatig onderhoud: doel is het net op een optimaal niveau van veiligheid en berijdbaarheid te houden;
  - Preventief onderhoud : doel is het in stand houden van de kwaliteit van de wegen, o.a. het vorstvrij houden van de structuur, door regelmatige interventies (bvb. bestrijkingen) en het vermijden van overlast (sanering, geluidsoverlast...). Op die manier wordt het wegpatrimonium gevrijwaard en worden grote en dure herstellingswerken vermeden.
- De renovatie, het versterken en terug in staat stellen van de weg, :
  - Het doel is het in goede staat stellen van het wegennet conform de eisen van de veiligheid of aangepast aan een evolutie van het gebruik.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Het uitstellen van onderhoudsuitgaven kan in eerste instantie gezien worden als een budgettair voordeel. Op termijn **brengr het echter een exponentiële stijging van de kosten mee** : slechte wegdekken zullen binnen enkele jaren hersteld moeten worden aan een veel hogere kostprijs. Zonder te spreken over de catastrofale dienstverlening aan de weggebruiker (veiligheid, comfort). En dit betreft zowel de weg zelf als alle uitrustingen (signalisatie, markering, geleideconstructies, verlichting). Tenslotte hebben de uitzonderlijke strenge winters van de voorbije jaren, het schadefenomeen van de niet onderhouden wegen nog uitvergroot.



## Een slecht onderhouden wegennet is duur voor de gemeenschap!

CRR-OCW 20534



**Figuur 1 : Curve onderhoudskosten van een weg <sup>26</sup>**

In Europa vertegenwoordigt het wegtransport meer dan 9 % van de tewerkstelling en 20 % van het BNP (UE25).

De activiteiten van de wegenbouw brengen ook een economische groei voort. Men schat dat de bouwsector en het wegenonderhoud 3,2 miljoen rechtstreekse jobs in Europa (UE15) creëren. In België stellen de bedrijven ongeveer 30.000 personen tewerk in de burgerlijke bouwsector. Hier dient natuurlijk ook het personeel van de openbare sector belast met het ontwerp, opvolging en onderhoud van de wegen aan toegevoegd te worden.

### e. Intelligente transportsystemen

***Road Federation waardeert en erkent de belangrijke middelen die besteed werden aan de ontwikkeling van intelligente transportsystemen (ITS).***

***Er dient onderstreept te worden dat alleen op elkaar afgestemde acties een antwoord kunnen bieden op de uitdagingen voor de weg van de toekomst. Innovatieve technologieën moeten gepaard gaan met bewezen bouwtechnieken.***

De maatregelen genomen door de regering op het vlak van verkeersveiligheid hebben vooral betrekking gehad op het gedrag van de bestuurder en het respect voor de wetgeving. De problematiek van de verplaatsingen of de weginfrastructuur blijven echter eveneens prioritair. De "intelligente transportsystemen" (ITS), die beroep doen op de informatie- en communicatie technologieën (TIC), hebben heel wat toepassingsgebieden in verschillende domeinen: het voertuig, transportbeheer, verkeersbeheer, controle en toezicht op de verkeersregels en informatie aan de reizigers en weggebruikers.

---

<sup>26</sup> Rapport général, XXIe Congrès mondial de la route, Kuala Lumpur, 1999.

De voordelen van de ITS zijn overduidelijk. Zij bieden de mogelijkheid om op significante wijze het aantal ernstige ongevallen te verminderen. Zij zorgen voor veiligere voertuigen en weginfrastructuur, comfortabelere reizen en efficiënter transport. Zij laten een doeltreffend verkeersbeheer toe en bieden aan de politieke verantwoordelijken een vervangoplossing bij het bouwen van nieuwe wegen dankzij een meer prestatiegericht gebruik van de bestaande infrastructuur. De sociaal-economische winst die zij kunnen opleveren inzake verkeersveiligheid en optimalisatie van het gebruik van bestaande infrastructuur vormt een belangrijke markt en verrechtvaardigt de grote inspanningen die momenteel worden geleverd in het domein van onderzoek en ontwikkeling.

Op zich hebben de ITS echter een relatief beperkte impact. Het is maar door een combinatie van acties gericht op vorming, infrastructuur en repressie dat er belangrijke winsten in verkeersveiligheid mogen verwacht worden<sup>27</sup>.



<sup>27</sup> R. Jacobs: Intelligente transportsystemen : een poging tot synthese, Publicatie N43, Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Brussel, 2006. (<http://www.brrc.be/publications/n/n4306.pdf>)

#### f. Duurzame ontwikkeling

***Het principe van duurzame ontwikkeling wordt op alsmaar meer algemene wijze toegepast in alle economische sectoren en in het bijzonder in de wegenbouwsector, dit vanaf de aanleg van een weg tot en met de recyclage bij de opbraak ervan. Meer en meer overheden binnen Europa hanteren het als een beslissingscriterium bij aanbestedingen.***

***Road Federation Belgium pleit ervoor dat bij de gunning van wegenwerken de levenscyclus van de gebruikte bouwmaterialen systematisch in rekening wordt genomen.***

De toepassing van de principes van duurzame ontwikkeling is een algemeen gegeven aan het worden binnen de verschillende economische sectoren, waaronder de wegenbouw. Op Europees vlak is er een toename van het belang van de resultaten van de levenscyclusanalyse van een weg, waarbij ook de

aangewende bouwmaterialen een rol spelen. Sommige landen, zoals Nederland, hebben hier reeds een gunningscriterium voor opdrachten in de wegenbouw van gemaakt, naast de prijs en andere klassieke elementen.

Verschillende milieuparameters kunnen voor deze analyse gebruikt worden, zoals het energieverbruik, het waterverbruik, verbruik van grondstoffen, uitstoot van broeikasgassen enz. Bepaalde actoren uit de bouwsector, zoals de cementindustrie of de producenten van gehouwen steen, hebben reeds zeer interessante studies over dit onderwerp gerealiseerd. De resultaten zijn verhelderend hoewel sterk afhankelijk van de weerhouden hypothesen. Het is dan ook wenselijk om in de toekomst een algemene studiebasis op te stellen voor alle bouwmaterialen (hypothesen, rekenregels, enz.) teneinde deze doeltreffend te kunnen vergelijken en er rekening mee te houden bij gunning der werken. Men kan natuurlijk al begrijpen dat het vervoer van deze materialen de milieu-impact tijdens levensduur sterk zal beïnvloeden. Neem bijvoorbeeld de invoer van klinker of gebroken stenen uit Azië of, op lokaal vlak, de afvoer van grond op een werf.

Het is vanzelfsprekend dat het weldoordacht gebruik van gerecycleerde materialen in de wegenbouw een belangrijk pluspunt vormt op vlak van duurzame ontwikkeling.

Road Federation Belgium pleit voor een harmonisatie van de basisregels voor het berekenen van de levenscyclusanalyse van bouwmaterialen alsook voor het invoeren van een luik « duurzame ontwikkeling » bij de gunning van opdrachten van wegenwerken.

## Het standpunt van de Road Federation Belgium

*Daar alle vooruitzichten wijzen op een toename van het wegverkeer, pleit Road Federation Belgium voor het bouwen van belangrijke ontbrekende schakels en voor de verbetering van sommige verkeersassen, voornamelijk in de buurt van de grote agglomeraties.*

*Road Federation Belgium steunt een doeltreffend multimodaal transportsysteem op voorwaarde dat de nodige infrastructuur hiertoe, onder andere parkeerplaatsen, gerealiseerd zal worden, Hierbij dient men ook steeds rekening te houden dat het gebruik van de weg om diverse redenen belangrijk zal blijven in de toekomst.*

*Road Federation Belgium is voorstander van het gebruik van diverse transportmodi in de steden. Zo moedigt zij de aanleg van veilige fietspaden aan die op de gevaarlijke plaatsen gescheiden zijn van het autoverkeer. Zij is ook voor de realisatie van busbanen, maar uitsluitend daar waar een hoge busfrequentie en voldoende wegbreedte voorhanden zijn.*

*Op belangrijke assen kan de pechstrook op autosnelwegen aangewend worden om een vlotter verkeer toe te laten, op voorwaarde dat de draagkracht van deze pechstrook dit toelaat.*

*Volgens Road Federation Belgium vraagt het goederentransport in de steden aanpassingen aangaande de configuratie en de vlotte doorstroming.*

*Op de grote assen dienen voldoende rijstroken beschikbaar te zijn voor een vlotte doorstroming van het vrachtwagenverkeer. De truckers moeten bovendien kunnen rekenen op voldoende en veilige parkeer- en rustmogelijkheden.*

*Road Federation Belgium is van oordeel dat verkeersveiligheid een van de voornaamste doelstellingen moet zijn voor de wegbeheerders en dat deze bekommernis moet gepaard gaan met aangepaste budgetten en acties.*

*Voor Road Federation Belgium is het nodig om preventieve maatregelen te nemen ter bescherming van de wegenwerkers en voor de doeltreffende verkeersgeleiding van de weggebruikers.*

*Road Federation Belgium heeft steeds aangedrongen op de noodzaak om belangrijke inkomsten toe te kennen aan het onderhoud van de weginfrastructuur. Ingevolge de strenge winters van 2009 tot 2011 en de verergering van de schade, werden er eindelijk belangrijke middelen vrijgemaakt om het wegennet opnieuw in goede staat te brengen. Road Federation Belgium dringt erop aan dat deze inspanning niet tijdelijk zou zijn.*

*Voor Road Federation Belgium is het voortaan mogelijk om duurzame, comfortabele en veilige wegen te realiseren, dit dank zij de technologische evoluties van de laatste jaren en door een betere evaluatie van de knelpunten verbonden aan wegenwerken .*

*Volgens Road Federation Belgium worden hinder en overlast verminderd door een goede organisatie van de werven op de openbare weg en een optimale communicatie met de gebruikers en de omwonenden.*

*Voor Road Federation Belgium moet het jaarlijks budget voor onderhoud van het wegennet 2 % van zijn patrimoniale waarde bereiken en dit gedurende verscheidene jaren, om vervolgens boven de 1,5 % gehandhaafd te blijven. Het is belangrijk om erkenning te geven van de besparingen die kunnen gerealiseerd worden bij een regelmatig en tijdig onderhoud. Anderzijds benadrukt Road Federation Belgium dat het wegtransport en de wegenbouwsector belangrijke factoren zijn voor de economie van ons land.*

*Road Federation waardeert en erkent de belangrijke middelen die besteed werden aan de ontwikkeling van intelligente transportsystemen (ITS).*

*Er dient onderstreept te worden dat alleen op elkaar afgestemde acties een antwoord kunnen bieden op de uitdagingen voor de weg van de toekomst. Innovatieve technologieën moeten gepaard gaan met bewezen bouwtechnieken.*

*Het principe van duurzame ontwikkeling wordt op alsmaar meer algemene wijze toegepast in alle economische sectoren en in het bijzonder in de wegenbouwsector, dit vanaf de aanleg van een weg tot en met de recyclage bij de opbraak ervan. Meer en meer overheden binnen Europa hanteren het als een beslissingscriterium bij aanbestedingen.*

*Road Federation Belgium pleit ervoor dat bij de gunning van wegenwerken de levenscyclus van de gebruikte bouwmaterialen systematisch in rekening wordt genomen.*

